**Тема «Финансово – экономический анализ автотранспортной деятельности»**

Особенности хозяйственной деятельности и организации финансов автотранспортных предприятий

Транспорт обеспечивает развитие национального хозяйства, соединение производства и потребления, объединение областей, отраслей экономики в единый народнохозяйственный комплекс. Отмечено, что для удовлетворения потребностей экономики стран со средним уровнем развития хозяйства и обеспечения мобильности населения доля транспорта в основных производственных фондах должна составлять не менее 12-15%, а в ВВП – порядка 6-9%. В Беларуси данные показатели соответствуют предложенным значениям, вклад транспорта в ВВП составляет около 10%.

Транспорт является крупнейшим потребителем топливно-энергетических ресурсов: ежегодный расход бензина составляет около 84%, дизельного топлива 52% от общего объема их использования.

Наибольшая часть грузо - и пассажиропотоков в РБ приходится на автомобильный транспорт. По принципу подчиненности он подразделяется на транспорт общего пользования, подчиненный Министерству транспорта и коммуникаций РБ, и ведомственный транспорт, находящийся в собственности отдельных организаций, предприятий, ведомств.

В ведении Министерства транспорта и коммуникаций находится не более 8-10% от общего количества подвижного состава страны, но он выполняет свыше 20% всего объема перевозок.

В автотранспортном производстве не требуется сырьё, велики затраты живого и овеществленного труда на выполнение перевозок, ремонт и управление.

Состав и структура денежных расходов автотранспортных предприятий (АТП)

Издержки АТП представляют собой сумму расходов по организации хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия, которые включают расходы: на услуги по перевозке грузов и пассажиров; услуги по погрузке- разгрузке грузов; услуги по экспедированию грузов; прочие виды деятельности.

Одной из основных задач финансового менеджмента транспортного предприятия является минимизация расходов. Увеличение прибыли в условиях рыночной экономики возможно по средством оптимизации структуры издержек и сокращения затрат на выполняемые работы и предоставляемые услуги. Повышение цены (индексация) с целью увеличения прибыли, без снижения затрат нормальный рынок исключает.

По действующей методике на автомобильном транспорте при определении себестоимости перевозок учитываются только расходы, связанные только с перемещением грузов и пассажиров. Затраты на погрузочно-разгрузочные работы, а также расходы на содержание и ремонт автомобильных дорог, организацию и обеспечение безопасности движения на них себестоимости автомобильных перевозок не отражаются.

Специфика состава затрат транспортных предприятий определяет и возможные пути их снижения. Поскольку главным производственным ресурсом автотранспортных предприятий является подвижной состав, то с его эффективной эксплуатацией связаны основные резервы снижения себестоимости. Ими могут быть:

повышение интенсивности использования транспортных средств за счет снижения простоев из-за технической неисправности и организационных причин;

использование прицепов и автопоездов, дающее существенную экономию заработной платы и налоговых отчислений;

совершенствование структуры управления транспортным хозяйством и экономия накладных расходов и др.

Денежные доходы автотранспортных предприятий (АТП)

Доходы автотранспортных предприятий представляют собой поступления денежных средств от их хозяйственной деятельности. Подавляющую часть доходов АТП получают от перевозки грузов и пассажиров и сопутствующих им услуг.

В РБ доля доходов, получаемых от предоставления услуг, не связанных с перевозкой, составляет около 17%.В развитых странах эта цифра достигает 30%. Это сопоставление говорит о недостаточной развитости транспортного сервиса в Беларуси и определяет стратегию перспективного финансирования отрасли.

При умелой работе с клиентурой АТП имеют возможность получить оплату за оказываемые услуги гораздо быстрее, чем предприятия других отраслей народного хозяйства.

Это обусловлено:

возможностью получения автотранспортными предприятиями предварительной оплаты за оказываемые услуги;

меньшим периодом от начала выполнения до окончания каких-либо работ или услуг по сравнению с другими отраслями народного хозяйства.

Оплата транспортных услуг осуществляется по тарифам. Порядок формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом регламентируется Министерством экономики, Министерством транспорта и коммуникаций.

Регулирование тарифов на перевозку пассажиров и багажа автобусами в регулярном городском, пригородном и междугородном сообщениях и за пользование легковыми такси осуществляется областными Минским городским исполкомами и Министерством транспорта и коммуникаций. Отдельными постановлениями утверждаются размеры тарифов по перевозкам пассажиров в автобусах регулярных маршрутов как пригородного, так междугородного сообщения, дифференцируются в зависимости от типа подвижного состава, а также от характера маршрута (обычный, скоростной, экспрессный). Отдельно взимается плата за предварительную продажу и бронирование билетов и за провоз багажа. Тарифы на перевозку грузов, заказные перевозки пассажиров автомобильным транспортом формируется перевозчиком.

В зависимости от условий перевозок и вида услуг грузовые тарифы подразделяются:

на сдельные тарифы на перевозку грузов;

тарифы на перевозку грузов на условиях платы автотонно-часов;

тарифы на повременное пользование грузовыми автомобилями;

тарифы на пользование грузовыми таксомоторами;

тарифы на пользование грузовыми автомобилями из покилометрового расчета;

тарифы на перегон подвижного состава;

надбавки и скидки;

сборы за услуги, связанные с перевозками;

договорные тарифы.

По оценкам экспертов, срок окупаемости подвижного состава не превышает 4-5 лет. Развитие транспортной отрасли Беларуси имеет общенациональное значение как фактор роста экономики и благосостояния всего населения.

Формирование и использование прибыли

Автотранспортные предприятия перечисляют в государственный бюджет до 60% прибыли (промышленности предприятий до 30%). Это связано с большой фондоёмкостью транспортного производства и значительными объемами налога на недвижимость. Если в целом по республике доля налога на недвижимость в прибыли предприятий составляет 4%, то в автомобильном хозяйстве - более 12%.

Показатели рентабельности предприятий автомобильного транспорта общего пользования являются отрицательными на протяжении последних 5 лет и, более того, динамика этих показателей также негативна.